

Trabajo Fin de Grado

New Urbanism & Landscape Urbanism: Análisis de Modelos de Sostenibilidad

Autor/es

Jesús Asín Chinchilla

Director/es

Escuela de Ingeniería y Arquitectura
2015

RESUMEN

Norteamérica es la cuna del *sprawl* y, durante el siglo pasado, uno de los mayores consumidores de modelos de desarrollo urbano extensivos de baja densidad a nivel global. Cuando la eficiencia de estos modelos se pone en cuestión, surgen dos corrientes que, mediante el planeamiento urbano, buscan nuevos modelos de desarrollo con la sostenibilidad como objetivo: el New Urbanism y el Landscape Urbanism.

Este escrito busca analizar estos dos movimientos, sus orígenes, sus metas y el papel que pueden jugar ambos en la manera que tengamos en el futuro de entender la ciudad.

ÍNDICE

Prefacio.....	3
1. Modelos en Crisis.....	4
1.1. Un Crecimiento Acelerado.....	4
1.2. El Caso Norteamericano.....	4
1.3. Phoenix. Sprawl en Regiones Áridas.....	6
2. La Ciudad Como Modelo de Sostenibilidad.....	8
2.1. Del Suburbio a la Ciudad.....	8
2.2. Los Beneficios de la Ciudad.....	9
3. Nuevos Modelos de Ciudad Sostenible.....	11
3.1. Breve Historia.....	11
3.2. New Urbanism. La Ciudad Transitable.....	12
3.2.1. Orígenes Enfrentados.....	13
3.2.2. Los Principios del New Urbanism.....	14
3.2.3. Seaside.....	14
3.3. Landscape Urbanism.....	16
3.3.1. La Ciudad y el Jardín.....	16
3.3.2. El Paisaje Contemporáneo.....	17
3.3.3. Fresh Kills Parks.....	18
3.4. Un Objetivo en Común.....	19
4. Un Reto de Futuro.....	21
Bibliografía.....	23

PREFACIO

“La arquitectura es la promesa de una vida mejor”, oí contar a un profesor, explicando que, a través de la arquitectura generada por una sociedad, se puede conocer a qué vida aspiraba ésta y cuál era la promesa de futuro que se hacía.

Vivimos tiempos de cambio. Un cambio marcado por el conocimiento y la concienciación. La población urbana se está multiplicando, al mismo tiempo que la sociedad es cada vez más consciente de las repercusiones negativas que tiene desarrollarse como especie sin pararse a pensar si lo estamos haciendo bien. Consecuencias sociales, económicas, medioambientales y, en definitiva, consecuencias que afectan directamente a nuestra calidad de vida.

Es imperativo que aprendamos a desarrollarnos y a habitar de un modo sostenible y respetuoso con nuestro entorno. Nuestras ciudades son una herramienta clave en este proceso. Es indispensable encontrar un modelo de urbanización sostenible capaz que responda a nuestras necesidades como habitantes y a los condicionantes con los que nos ha tocado desarrollarnos. Éste es un arduo trabajo en el que los arquitectos, los urbanistas y los paisajistas, junto a otros muchos profesionales y la clase política, tienen mucho que decir. Como arquitectos debemos recoger el testigo y jugar un papel acorde a nuestro tiempo. Hay que esforzarse por entender cuál debe ser nuestro compromiso en la búsqueda de un modelo de desarrollo sostenible y qué herramientas tenemos para lograrlo. Al fin y al cabo, la arquitectura es la promesa de una vida mejor.

1 – MODELOS EN CRISIS

1.1 – Un Crecimiento Acelerado.

Tradicionalmente, la mayoría de la población mundial ha vivido en zonas rurales. En 1950, solo una de cada tres personas residía en un entorno urbano¹. En los últimos 60 años la tendencia de crecimiento de la población mundial ha sido constante (fig. 1), llegando a duplicarse, tanto en las ciudades como en las zonas rurales, de manera que la población urbana se iba equiparando a la rural, hasta el año 2007, en el que, por primera vez en la historia, había más humanos viviendo en las ciudades, que fuera de ellas. Esto es debido al estancamiento que se da con el cambio de siglo en las cifras de población rural y el constante aumento de la población mundial, que ahora repercute directamente en las ciudades. Se calcula que para el año 2050 la población mundial se habrá triplicado con respecto a 1950, y solo uno de cada 3 habitantes será rural. Y todo el aumento de población que se va a dar desde ahora hasta el 2050 va a ser un aumento de la población urbana².

La urgencia de crecimiento acelerado que están experimentando ciudades de todo el mundo nos obliga a abordar este proceso de un modo responsable. Hay que reflexionar sobre los modelos que han dado forma a nuestras ciudades y sobre la capacidad que tengan de permitir que este proceso suceda de un modo sostenible. Este escrito pretende arrojar luz sobre cuáles son los modelos de desarrollo urbano que actualmente hacen de ésta su preocupación y meta

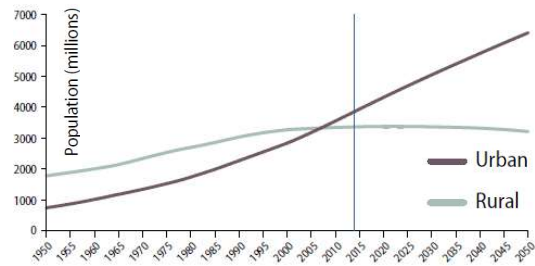


Fig. 1. Aumento de la población urbana y rural desde 1950, con previsiones hasta 2050. En 2007 la población urbana supera por primera vez a la población rural

1.2 – El Caso Norteamericano.

Estados Unidos a mitad del siglo XX era un caldo de cultivo perfecto para una nueva colonización masiva debido a la democratización del "sueño americano", un concepto acuñado a principios de los años 30 por el historiador James Truslow Adams³ en su libro *The Epic of America*, que aunque en su origen era un ensayo sobre la igualdad de oportunidades y la visión propagandística de América propia de los pioneros ingleses del siglo XVI, no tardó en popularizarse la versión simplificada que tanto ha extendido la mediatización de la cultura norteamericana que se resume en alcanzar el éxito como ciudadano al conseguir tener casa, coche y trabajo. La casa representaba ese pequeño trozo de suelo americano que era propiedad del ciudadano y su familia. Propiedad y responsabilidad. Más allá de la versión dramatizada y cinematográfica que conocemos en Europa, lo cierto es que éste es un fenómeno que va a definir el desarrollo residencial masivo y el urbanismo de *sprawl* que protagoniza el paisaje norteamericano del siglo XX. La célula mínima habitacional digna

¹ Naciones Unidas. 2014. *World Urbanization Prospects*.

² U.N. Hábitat. Naciones Unidas. 2015. *Planned City Extensions: Analysis of Historical Examples*.

³ James Truslow Adams. 1933. *The Epic of America*

de la clase media pasa de ser un apartamento alquilado en el *downtown*⁴, en un edificio de diez plantas, fachadas de ladrillo, escaleras de incendios y vecinos de costumbres étnicas muy ruidosas, a una casa unifamiliar en propiedad, de madera, dos plantas, garaje y porche en mitad de una generosa parcela que compite con la del vecino por ver cuál está más verde⁵. Y así aparecen las grandes ciudades tipo alfombra que, con una o dos alturas, se extienden millas y millas en la geografía norteamericana, confiando en largos trayectos en coche desde la casa al trabajo, o al ultramarinos más cercano. Cobran especial interés en este tipo de urbanismo tan extremadamente disperso, la aparición de hitos en forma de catalizadores de socialización. Algunos ejemplos son los centros comerciales, llamados malls, o la iglesia, edificios rodeados de una vasta explanada de aparcamiento donde la densidad de ciudadanos se dispara y sirve de contrapunto al aislamiento del *sprawl*.

En su origen es cierto que el *sprawl* era un modelo de desarrollo atractivo. Algunas de las ventajas que llevaron a la población a migrar a estos nuevos suburbios (*suburbs*) era una oferta de mejora de la calidad de vida. Por lo general, estas comunidades daban acceso a mejores escuelas, vecindades más seguras, equipamientos recreacionales y la posibilidad de cumplir el "sueño americano". Otro aspecto positivo es el impacto que tuvo en la economía a través del beneficio que supuso para el mercado inmobiliario en todas sus etapas, desde el propietario de suelo que vio multiplicado su valor en poco tiempo, a la gran cantidad de ciudadanos que encontraron un buen trabajo gracias al sector. El problema creado por estas ventajas fue de carácter social, el fenómeno llamado "*white flight*", la huida de la clase media, popularmente asociada entonces a la raza blanca,

del centro de las ciudades, y su migración hacia los suburbios, con un gran impacto negativo en cuanto a la diversidad de la población y generando una zonificación según clases sociales. Esto desembocó en un declive de la calidad de vida de los centros de las ciudades que se asoció con la imagen estigmatizada que arrastran en Norteamérica los desarrollos urbanos en altura de densidades medias y altas, con la que se tendrán que enfrentar los nuevos modelos de ciudad sostenible que propondrán el New Urbanism y el Landscape Urbanism.

La infraestructura necesaria para urbanizar nuevos sectores en un desarrollo de este tipo es muy costosa y suele presentar un problema para las administraciones locales. El *sprawl* es un modelo de baja densidad que para crecer en población, ha de crecer mucho en área, y de forma muy costosa, pues casi todo va a requerir nueva urbanización e infraestructuras. Cabe destacar que aunque esto sea así, no queda reflejado en un aumento del coste final para los residentes. Así pues, este modelo no es sostenible desde el punto de vista económico, ni social, ni administrativo, debido a la desproporcionada descentralización que genera una ciudad que se extiende tanto, y a tal velocidad. Y tampoco es despreciable el impacto negativo que tiene sobre el medio ambiente. De media, un residente del *sprawl* recorre un 31% más de distancia en coche al año que alguien con un salario equivalente que viva en un casco urbano⁶. Las emisiones de dióxido de carbono provenientes de estos vehículos son aún mayores debido al creciente uso de vehículos con un sólo ocupante. Lo que conlleva a una mayor contaminación, tanto en el aire como en el agua, por habitante. El *sprawl* consume grandes cantidades de tierra y agua. Con el objetivo de maximizar beneficios se ha estado actuando sobre zonas naturales sin atender a criterios ecológicos.

⁴ Término usado en Norteamérica para referirse al centro de la ciudad, también conocido actualmente como *Central Business District* (CBD)

⁵ "The grass is always greener on the other side". El césped siempre es más verde al otro

lado [de la valla]. Dicho popular norteamericano en referencia a la competitividad entre vecinos de los suburbios.

⁶ Kahn, M. 2006. *Green cities: Urban Growth and the Environment*. Washington, DC. Brookings Institution Press.

Se estima que la huella ecológica que deja un desarrollo urbano de este tipo en regiones no áridas puede alcanzar un área de hasta 20 veces el suelo urbanizado. Esto incluye migraciones de especies animales y consumo excesivo de agua comparado con un casco urbano en altura. De hecho, se calcula que con tan sólo un aumento de densidad de entre 4 y 5 viviendas por acre⁷ se podría reducir el consumo de agua en un 10%.

1.3 – Phoenix. Sprawl en Regiones Áridas.

El caso paradigmático es el de Phoenix (fig.1), una ciudad que durante décadas, hasta la crisis inmobiliaria, crecía a un ritmo de 60.000 nuevas unifamiliares al año. Este dato es aún más impactante si tenemos en cuenta que esta ciudad se extiende como una moqueta sobre el desierto, es decir, el impacto que alcanza el consumo de recursos es disparatado y afecta más, no sólo al área de actuación, sino a todo el entorno del que se extraen recursos, que pueden llegar a encontrarse muy alejados. Los desiertos experimentan temperaturas extremas, tanto calor durante el día, como frío durante la noche. Precisamente, este comportamiento de radiador es una de las contribuciones principales de estos biomas al ecosistema global⁸. Esta propiedad es una de las grandes afectadas por la colonización de este medio, además de la desertización de regiones próximas y sus consecuencias catastróficas⁹



Fig. 2. Phoenix, Arizona. Vista aérea de la malla regular de baja densidad. Google Earth.

⁷ Entre 10 y 12 viviendas por hectárea

⁸ Schipper, J. 2008. *Disappearing desert: The Growth of Phoenix and the Future of Sprawl*. Norman, Oklahoma. University of Oklahoma Press.

⁹ Naciones Unidas. 1992. *Adoption of Agreements on Environment and Development: Agenda 21*. Capítulo 12, 12.2. Rio de Janeiro.

Las vías rodadas de alta velocidad son las encargadas de dibujar una malla cuadrangular encerrando sectores de una milla cuadrada de área. Proporcionalmente, sería como el ensanche de Barcelona, con unas dimensiones de manzana quince veces mayores, y con una altura media de entre una y dos plantas. De esta manera se han ido extendiendo los límites de la ciudad llegando a tener un diámetro de hasta 100 kilómetros. Estas dimensiones, entre otros muchos problemas, provocan que deje de ser una ciudad funcional, sin estructura ni jerarquía.

Actualmente, y tras el colapso de este modelo, Phoenix se está sometiendo a una operación muy prometedora cuyo objetivo es recuperar la viabilidad de esta ciudad como ciudad sostenible y habitable. El plan de recuperación de Phoenix, encargado al estudio de Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk (Creadores y divulgadores del New Urbanism), busca generar núcleos de mayor densidad, que concentren a la población y generen tejido urbano, unidos entre sí por líneas de tranvía. Este proceso de revertir el sprawl conlleva operaciones como estrechar las calzadas, trazar carriles bici, aceras, comercios y cafeterías, y nuevos espacios públicos y estructuras verdes (fig.2 y 3). En un proceso que se prolongará 20 años, Phoenix busca deshacerse de gran parte del tráfico rodado, promover la vida en la calle, y generar núcleos urbanos sostenibles, que son viables en el desierto gracias a que se densifican sobre acuíferos naturales.



Fig. 3. Modelo de núcleo urbano compacto diseñado con la calle como protagonista. Duany Plater-Zyberk & Company.



Fig. 4. Nuevo modelo de calle para Phoenix que busca promover el desplazamiento a pie y reducir el uso del coche. Duany Plater-Zyberk & Company.

2 – LA CIUDAD COMO MODELO DE SOSTENIBILIDAD

2.1 – Del Suburbio a la Ciudad.

Las ciudades funcionan mejor, desde un punto de vista medioambiental, que los suburbios del sprawl. Es obvio que las ciudades consumen enormes cantidades de recursos y generan contaminación y residuos. Aun así son sorprendentemente menos dañinas para el medio ambiente. Además, funcionan mejor económica y socialmente. Es decir, son más sostenibles.

Desde el punto de vista del urbanista no es una sorpresa que el espacio urbano denso con usos mixtos que se puede recorrer cómodamente andando o en bicicleta tenga un menor impacto climático que el sprawl de baja densidad orientado a usuarios de vehículos motorizados. Incluso tiene menos impacto que un urbanismo de igual densidad pero que no cuenta con una red peatonal y ciclable bien planificada. Sin embargo, cualquier modelo urbanístico de alta densidad suele tener un mayor impacto en el clima local que el sprawl. Esto es debido al llamado efecto isla de calor urbano¹⁰ causado por una absorción y retención de energía solar mucho más concentrada, así como el calor generado como residuo energético.

Aun siendo más caliente que las zonas suburbanas o locales ajenas, las ciudades disminuyen su impacto en cambios climáticos a nivel global más de lo que aumenta su impacto en el clima local, creando un efecto red considerablemente positivo.

Para el medioambientalista, la baja reflexión de las superficies y materiales urbanos, la

mayor contaminación del agua y del aire, el menor nivel de evotranspiración de la vegetación, y las mayores temperaturas del aire de la ciudad son más preocupantes, medidas por superficie, que en un sprawl de baja densidad. Pero la huella ecológica media per cápita de los gases causantes del efecto invernadero¹¹, carbono y desechos sólidos y líquidos, es menor.

Para el economista, medir estos parámetros por persona es lo más significativo y equitativo, teniendo en cuenta la creciente población mundial en lugares con tan variadas condiciones de terreno, altura, riqueza y población. Las ciudades son más eficientes por persona en términos de uso del terreno, construcción y mantenimiento de infraestructura y la climatización mecánica de los edificios, así como en el transporte y la comunicación. Las ciudades también han demostrado tener una mayor productividad y creatividad, tanto colectivas como personales, que los modelos de urbanización con menor densidad.

Y, por último, para el ciudadano medio, la paradoja se puede expresar de un modo sencillo: los suburbios pueden parecer más verdes y funcionar medioambientalmente mejor por superficie, pero no por habitante. Además de que pueden experimentar de primera mano la mayor calidad de vida y una sociabilidad que poco tiene que ver con la de los suburbios.

La paradoja medioambiental es una muy buena noticia para una humanidad que está urbanizando y expandiéndose rápidamente al mismo tiempo que se enfrenta a algunos de los retos más severos de su historia. Esto no significa que las ciudades sean la única solución, ni que haya una solución concreta, pero sí que es cierto que un buen planeamiento urbano es una gran herramienta a la hora de mitigar y adaptar los impactos medioambientales y enfrentarse a la polifacética crisis del cambio climático.

¹⁰ Traducción de *Urban Heat Island effect*, o UHI. Luke Howard, *The climate of London, deduced from Meteorological observations, made at different places in the*

neighbourhood of the metropolis. Londres 1818-20

¹¹ *Greenhouse Gases* o GHG

Las ciudades están creciendo en tamaño, número y tipologías, dejando huellas ecológicas debido a un consumo intenso de recursos, tierra, agua y aire. Son también culpables de generar estrés a sus habitantes, con mayores concentraciones de crimen, enfermedad, contaminación, ruido, presión psicológica, fricción social y enfrentamiento político. Aunque aparentemente la calidad de vida pueda ser menor, lo cierto es que en la ciudad la esperanza de vida es mayor que para los no urbanitas. Las ciudades son una parte inevitable de la naturaleza como hábitat primordial de la especie humana.

2.2 – Beneficios de la Ciudad.

La urbanización en base a un modelo de ciudad que huya de los desarrollos de baja densidad tiene muchos beneficios, cinco de los cuales son considerados relevantes en cuanto a la sostenibilidad¹².

1.- Menor huella ecológica. La urbanización de la ciudad puede considerarse zona de sacrificio ecológico en cuanto a que es una intervención violenta en el paisaje que puede llegar a afectar a la atmósfera, la litosfera y la hidrosfera. Estas heridas y cicatrices medioambientales locales, que han de ser toleradas o sanadas por la naturaleza, acumulan los déficits que son compensados con distintos beneficios en otras zonas.

La paradoja medioambiental de las ciudades sugiere que se evalúe nuevamente el daño en red a nivel global que se sufre debido a ciudades de tratamiento aparentemente violento hacia la naturaleza, como Venecia o Charleston en Carolina del Sur, para conocer hasta qué punto la concentración de la huella ecológica en una ciudad muy compacta puede ser beneficiosa en términos regiona-

les o globales. Por supuesto, existe un término medio, de hecho ambos ejemplos serían impensables hoy en día con las legislaciones vigentes, se pueden conseguir los mismos beneficios actuando también en áreas menos sensibles.

El físico Geoffrey West y su equipo del Santa Fe Institute¹³ han llegado a la conclusión de que el metabolismo de una ciudad aumenta de acuerdo a una correlación sub lineal con la densidad de la misma. Es decir, que el metabolismo de una ciudad aumenta más despacio que su densidad, habiéndose demostrado, por ejemplo, que doblar la densidad de una ciudad aumenta entre un 75% y un 85% el consumo energético de una ciudad, en lugar del 100% que podría haberse pronosticado. Esto se debe, en parte, a eficiencias y economías de escala.

Hasta ahora era muy común encontrar cartografiada la producción de gases de efecto invernadero a escala metropolitana con una gran mancha roja en el centro de la ciudad y tonos más verdes sobre los suburbios. Hasta que algunos simpatizantes del New Urbanism decidieron medir los datos per cápita, donde la leyenda de estas cartografías se invertía notablemente. La urbe más densa era menos agresiva medio-ambientalmente por habitante. Esto se debe a la mayor compacidad de los edificios (siendo más eficiente su aclimatación), la mayor cifra media de viajeros por transporte, y el gran número de habitantes que no conducían con tanta frecuencia, gracias a la facilidad de tránsito a pie y en bicicleta. El aspecto que hace que la paradoja medioambiental de las ciudades no sea algo intuitivo es la ausencia de la imagen convencional de lo que se entiende por natural y ecológico, como la falta de arboledas, follajes densos y vida salvaje. Es importante entender que el beneficio de un proceso natural y ecológico se encuentra en su función y no en su imagen, a esta atención al verde

¹² Doug Kelbaugh. *The Benefits of Urbanization*, contenido en *Landscape Urbanism and its Discontents. Dissimulating the Sustainable City*. Andrés Duany y Emily Talen. 2013. New Society Publishers.

¹³ West, Geoffrey. 2011. *The Surprising Math of Cities and Corporations*. TEDGlobal.

por encima del sistema subyacente se la conoce como *biophilia*. Es por eso que el método correcto de evaluar los déficits ecológicos de una ciudad es estudiándola a una escala metropolitana o, incluso, regional, donde se entiende para qué ha servido esa zona de sacrificio ecológico que supone la violencia con la que se instala una ciudad de alta densidad.

2.- Mayor productividad y creatividad. Salvo contadas excepciones, como Detoit, muchos autores como Jane Jacobs y el más reciente Edward Glaeser han insistido en esta tendencia de la ciudad hacia una mayor prosperidad económica, que es un hecho más intuitivo que la paradoja medioambiental. Todos estos hallazgos son debidos, o bien a un cambio de referencia a la hora de medir, como es el caso de las mediciones per cápita frente a las mediciones por superficie, o bien al interés en cuantificar datos que antes se consideraban irrelevantes o intangibles. El caso de la creatividad es especialmente complejo de medir. Glaeser¹⁴ usa como referencia el número de patentes per cápita al año, con resultados consistentemente positivos. La producción artística en los campos de la literatura, la música o la imagen están sujetos a una medición más subjetiva. Aunque sí que se puede demostrar una clara vinculación entre la creatividad cultural y las grandes ciudades¹⁵.

3.- Autocorrección y adaptación de sus propios problemas. Las ciudades generan una gran cantidad de problemas propios pero suelen ser bastante efectivas a la hora de corregirlos a través de nuevas leyes, normativas, tecnologías e instituciones. Las ciudades anteriores al S.XX, que sufrían plagas y enfermedades como el cólera, malaria, fiebres, y un largo etcétera, superaron esta crisis implementando nuevas infraestructuras, educación, hospitales, códigos y servicios como las ambulancias. Los incendios, aquel mal tan frecuente, también han generado un gran

número de normativas, servicios, y medios de prevención que han sido probadamente beneficiosos. Otros problemas que se han visto radicalmente reducidos han sido el crimen y la desigualdad vinculada al racismo.

4.- Cohesión social. La identidad única de los ciudadanos de una sociedad de orígenes tan variados, como la norteamericana, es preservada en las grandes ciudades al mismo tiempo que la mezcolanza enriquece al conjunto. Las ciudades presentan una paradoja a nivel social. Pueden absorber y mantener diferencias sociales al mismo tiempo que promueve la unidad y un sentido de comunidad para distintos grupos demográficos.

5.- Capacidad de transformación. Las ciudades tienen la habilidad de evolucionar y transformarse a sí mismas con el paso del tiempo. Son capaces de reconfigurarse y rehabilitarse derribando y construyendo o gracias a nuevas tecnologías, instituciones, culturas, fuentes de recursos energéticos y otras innovaciones. Algunas ciudades no han sido capaces de recobrase de sus problemas por alguna razón concreta como que su estructura era demasiado rígida y obsoleta, como el caso de algunos cascos urbanos de origen medieval que hoy en día no tienen la capacidad de albergar una red decente de tráfico rodado, el agotamiento de algún recurso natural local, desastres naturales o fruto de la guerra, falta de liderazgo, capital o, simplemente, suerte (como el caso de Chernobyl)¹⁶. En cualquier caso, lo cierto es que, por norma general, las ciudades tienen un carácter resistente al paso del tiempo, muchas de ellas tienen milenios de historia, llena de collages y palimpsestos. Al igual que un ecosistema, alternan entre periodos largos de lenta sedimentación seguidos por cortos periodos de rápido y abrupto cambio, como respuesta a nuevas oportunidades y retos.

¹⁴ Glaeser, E. 2011. *Triumph of the city*. New York, Penguin Press.

¹⁵ Richard Florida, 2004, sobre el efecto derrame aplicado a las artes (*arts spillover effect*), un término asociado a la economía.

¹⁶ Wright, R. 2004. *A Short History of Progress*. New York. Da Capo Press

3 – NUEVOS MODELOS DE CIUDAD SOSTENIBLE

3.1 – Breve Historia

A mediados del siglo pasado, José Luís Sert, siendo presidente del CIAM y decano de la Graduate School of Design de Harvard, hizo un primer intento relativamente poco fructífero de reunir a diseñadores y críticos con la intención de definir una nueva disciplina llamada diseño urbano¹⁷. Este encuentro en Harvard no llegó a ninguna conclusión, principalmente porque, además del discurso, se señaló la necesidad de contrastar pruebas empíricas¹⁸.

En 2010, con la celebración del 50 aniversario de este encuentro se evidenció que el legado de Sert en el campo del urbanismo, en términos académicos, seguía sin alcanzar el consenso. Esta noticia contrastó con el reciente paradigma que acaparaba la atención de los académicos, el Landscape Urbanism.

Más allá de lo académico, el modelo que sí parecía haber alcanzado un consenso era el New Urbanism, basado específicamente en la observación empírica¹⁹. New Urbanism es un término que comienza a usarse en Norteamérica a principios de la década de los 80, a raíz del encargo que reciben los por entonces noveles Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk por el promotor inmobiliario Robert S. Davis: Seaside.

A finales de siglo, gran parte de los profesionales norteamericanos relacionados con el diseño urbano apoyaban abiertamente, y con remarcable unanimidad, los principios

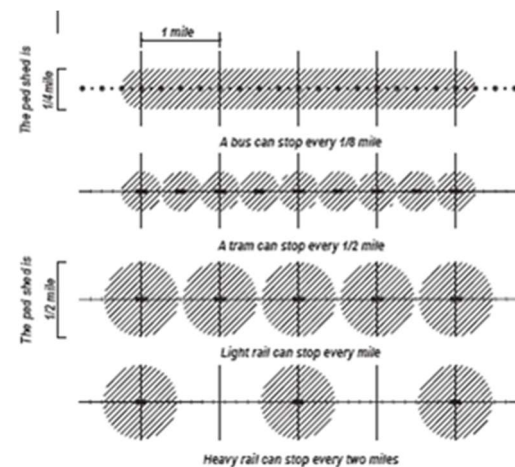


Fig 5. Pedestrian Sheds. Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk.

¹⁷ Traducción de *Urban Design*.

¹⁸ Mumford, Eric. 1937-69. 2009. *Defining Urban Design CIAM Architects and the Formation of a Discipline*. Yale.

¹⁹ Krieger, Alex y William Saunders, Eds. 2010. *Urban Design*. University of Minnesota Press.

del New Urbanism (bajo cualquiera de sus otros muchos nombres): Los ciudadanos americanos tendrían que conducir menos y vivir de un modo más compacto debido a preocupaciones relacionadas con la contaminación, la salud, la economía, la igualdad social y el consumo de energía.

Uno de los instrumentos para lograrlo es el llamado "*ped shed*", abreviatura de *pedestrian shed*, una representación cartográfica del área que puede abarcar a pie un ciudadano y los servicios y equipamientos que comprende este área, un estudio del radio admisible en el que un recorrido se puede considerar caminable²⁰ que será usado como unidad de referencia para determinar la compacidad y densidad óptimas (fig. 5).

Este subsistema peatonal se integraría con las redes de transporte de distintos ámbitos consiguiendo abarcar un repertorio completo de necesidades más específicas. Se dejarían de lado las mega estructuras para optar por múltiples edificios compatibles y concebidos de forma secuencial dando respuesta a circunstancias cambiante, usando como guía un robusto protocolo administrativo reescrito de acuerdo a estos principios²¹. De este modelo se tomarían las referencias para lo que se entendía como sostenible tanto para la ciudad como para el hábitat natural.

El New Urbanism estuvo cerca de sustituir al sprawl para convertirse en un nuevo estándar. Algunos detalles estaban todavía pendientes de debate, manteniendo ocupados a los teóricos, intelectuales y diseñadores reformados mientras se concebía la campaña del Congress for the New Urbanism²².

¿Qué compacidad cabría esperar para desarrollos dirigidos también por las expectativas de mercado?, ¿Hasta dónde se deberían tener en cuenta los procesos naturales para que no obstaculizasen en exceso los intereses humanos?, ¿Cómo se podría revertir la

segregación social?, ¿Cómo se podría incorporar la producción de alimentos y energía y el empobrecimiento inevitable a un urbanismo adaptado al siglo XXI? Todas estas propuestas tendrían que ser implementadas dentro del contexto burocrático correspondiente, enfrentándose a un público confuso e irritado, un sistema político superficial, una industria de la construcción acostumbrada a soluciones simplistas y la oposición que surgió de entre los diseñadores academicistas.

Con el cambio de siglo se hizo patente que el debate intelectual ya no era contra la concepción tradicional suburbana, sino entre el New Urbanism y el Landscape Urbanism, dos modelos con una visión divergente de la naturaleza y la sociedad.

3.2 – New Urbanism. La Ciudad Transitable

El New Urbanism propone el diseño de comunidades diversas, transitables a pie, compactas, vibrantes, con mezcla de usos, generadas con los mismos componentes que un desarrollo tradicional, pero ensamblados de un modo mucho más integrado con un resultado mucho más completo y cohesionado. Un planeamiento de este tipo contendría uso residencial, lugares de trabajo, tiendas, comercios, lugares de entretenimiento, escuelas, parques y equipamientos esenciales para la vida diaria de los residentes. Todo ello dentro de una distancia admisible para recorrer a pie. El New Urbanism aboga por incrementar el uso de trenes y tranvías, en lugar de tantas carreteras y autopistas. Promueve el modo de vida urbano, como garantía de calidad de vida. Ahora mismo, hay más de 4.000 proyectos basados en los principios de New Urbanism planeados o en construc-

²⁰ Traducción de *walkable*.

²¹ *The Charter of the New Urbanism*. Michael Leccese, Kathleen McCormick, Congress for the New Urbanism, Eds. 1999, McGraw-Hill

²² Consultar CNU.org

ción en Estados Unidos, la mitad de los cuales se encuentran en centros urbanos históricos²³.

El New Urbanism es un movimiento extendido y organizado. Cuenta con el CNU (Congress for the New Urbanism), una carta, una oficina nacional oficial y un creciente número de políticas estatales que lo apoyan. Ha promovido y desarrollado códigos, políticas y programas y sus miembros están involucrados en reformas legislativas y regulaciones. Este tipo de implicaciones y entendimiento de la importancia real de la legislación autóctona y la política como condicionante y herramienta de cambio es uno de los pilares fundamentales de un movimiento multidisciplinar que, por su complejidad y viabilidad, trasciende academicismos endogámicos.

El NU es mucho menos fluido y continuo en sus formas que el Landscape Urbanism, con sus raíces en el vocabulario arquitectónico tradicional y la sintaxis urbana. Al contrario que el LU, no reniega del uso del urbanismo tradicional o convencional, si es lo sensato y deseado. Pero tampoco está en contra de nuevas ideas y formas, si éstas son prácticas, apropiadas y prometedoras. En general, el NU está más comprometido con el diseño basado en resultados empíricos.

En cuanto a las características estilísticas, el NU ha sido criticado por el entorno académico por una elección estética nostálgica y anacrónica. Lo que en muchos casos es cierto, teniendo en cuenta que el NU tiene muchas raíces en los desarrollos residenciales especulativos orientados a la clase media conservadora. De hecho, en muchas escuelas de arquitectura norteamericanas, el NU apenas tiene presencia. Suelen coincidir con escuelas en las que se promueven legados híbridos modernos, post estructuralismo o deconstruccionismo.

3.2.1 – Orígenes Enfrentados.

Entre los ideólogos del NU hay dos corrientes entre las que se ha generado cierta fricción. Originalmente, los miembros de la corriente de la Costa Oeste habían estado involucrados en movimientos medioambientales, regionalistas y a favor de las construcciones pasivas y los sistemas solares. Habían estudiado el sprawl y compartían conclusiones sobre los déficits de este sistema y antídotos al mismo. Proponían un urbanismo tradicional, compacto, con usos mixtos, centrado en la calle, con escala humana, bloques pequeños y orientados al tránsito. Simpatizaban y estaban influenciados por las primeras propuestas críticas con la ciudad capitalista, como las de Ebenezer Howard, y los opositores al urbanismo Corbusieriano y del CIAM, como Jane Jacobs y Leon Krier.

Los fundadores de la corriente de la Costa Este se caracterizaban por tener una sensibilidad urbana más europea, haber divulgado los desarrollos de vecindarios tradicionales y, en general, el uso de un lenguaje más tradicional en sus propuestas. En la Costa Oeste, al tener raíces más medioambientalistas, estaban más interesados en desarrollos orientados al tránsito e insistían menos en arquitecturas tradicionales de baja altura. Todo esto, dentro del contexto de que ambas corrientes del NU eran relativamente conservadoras e historicistas en sus orígenes. Lo cierto es que en la carta del CNU no se da ninguna indicación con respecto al estilo, aunque, salvo algunas excepciones, la obra generada por el NU era más conservadora y menos contemporánea que la del LU. Actualmente un buen número de activistas del NU, como el notable autor y fundador del CNU, Dan Solomon, abogan por una arquitectura de mayor calidad y un diseño más acorde a la contemporaneidad. El NU no es incompatible con la arquitectura contemporánea, siempre que no se trate de grandes bloques propios del movimiento moderno,

²³ *NewUrbanism.org*, uno de los muchos portales divulgativos con los que cuenta el New Urbanism.

súper-autopistas, o grandes estructuras en altura.

La dualidad de corrientes dentro del mismo NU ha demostrado ser sana y productiva, ya que las dos vertientes, criticadas una por utópica y la otra por retrógrada y simplista, forman un frente sólido como contrapunto al sprawl²⁴.

3.2.2 – Los Principios del New Urbanism.

La Carta del New Urbanism²⁵ se puede resumir en estos diez principios, aplicables a todo rango de escalas, desde pequeños pueblos hasta grandes ciudades²⁶:

1. Caminabilidad (Walkability). Diseños pensados para el peatón. Poder encontrar todo lo necesario a menos de 10 minutos andando desde la residencia y el lugar de trabajo.

2. Conectividad. Malla de calles bien conectada, legible y sujeta a una clara jerarquía que disperse el tráfico y facilite el desplazamiento a pie.

3. Usos Mixtos y Diversidad. Negación de la zonificación, mezclando comercios, oficinas, apartamentos y viviendas tanto en el barrio como en la manzana y el mismo edificio. Sin un sector demográfico concreto, hace hincapié en la inclusión de residentes de todas las edades, niveles de renta, culturas y etnias.

4. Uso Residencial Mixto. Dentro de la vivienda, también promueve la mezcla de distintas tipologías, tamaños y precios evitando la zonificación social.

5. Arquitectura y Diseño Urbano de Calidad. Énfasis en la estética y el confort orientado a generar la sensación de lugar. Arquitectura de escala humana y localizaciones especiales para los usos comunitarios.

6. Estructura de Barrio Tradicional. Planeamiento basado en modelos que se ha demostrado empíricamente que funcionan. Jerarquía clara, centro y extremos discernibles, gran importancia del espacio público bien diseñado, con más presencia en el centro, donde se gana densidad.

7. Incrementar Densidad. Mayor número de edificios, residencias, tiendas y servicios cercanos para facilitar el desplazamiento y propiciar un uso de recursos mucho más efectivo creando un lugar más cómodo y agradable para vivir.

8. Transporte Ecológico. Una red de trenes de alta calidad conectando ciudades, pueblos y barrios. Promover el uso de bicicletas, patines, scooters y el desplazamiento a pie como medio de transporte diario.

9. Sostenibilidad (Sustainability). Mínimo impacto medioambiental posible, tecnologías que respeten la ecología y el valor de los sistemas naturales. Eficiencia energética, energías renovables, producción local y reducción del uso del automóvil.

10. Calidad de Vida. Este es el fin último de la Carta del New Urbanism, crear lugares que enriquezcan e inspiren la vida de sus residentes.

3.2.3 – Seaside.

Manifiesto del New Urbanism.

Con el encargo de Seaside a Duany y Plater-Zyberk, nació el New Urbanism, y por ello es un claro manifiesto del movimiento en dos sentidos: como ejemplo palpable de los principios del New Urbanism, y por ser revelador de la filosofía empírica del movimiento.

Seaside es una comunidad que, debido a un vacío legal con respecto a normativas urbanísticas que había en aquel momento en el Condado de Walton, Florida, pudo planearse

²⁴ Calthorpe, Peter. 2000. *New Urbanism and the Apologists for Sprawl*. University of California.

²⁵ Congress for the New Urbanism, Emily Talen. 2013 (2ª Ed.). *Charter of the New Urbanism*. McGraw-Hill.

²⁶ *NewUrbanism.org*

con una densidad más alta de la permitida en los condados colindantes.

El trazado del plan de Duany y Plater-Zyberk es, a priori, lo que se puede esperar del New Urbanism original, un trazado pensado desde la calle, donde ésta es el espacio público, extensión compacta y sin necesidad de tráfico rodado. Las viviendas no tienen jardines privados, sino que se alinean directamente con la línea de fachada para poder generar calle. La red de calles está pensada para tener una geometría sencilla y reconocible y generar parcelas regulares, pero sin permitir que se dibuje una malla repetitiva e isótropa. En ese sentido es muy importante la jerarquización de las vías y de los espacios públicos, cómo toda la propuesta desemboca en una plaza rodeada de edificios comunitarios que actúa de catalizador de actividad y foco de vida para todo Seaside.

Aunque el funcionamiento de Seaside sea el esperado, lo cierto es que ha recibido críticas muy duras por la rigidez y estética con la que impone su arquitectura. El New Urbanism ha evolucionado desde entonces y muchos de los errores de este proyecto han sido superados ya por los practicantes del New Urbanism que, actualmente, cuidan mucho que sus comunidades sean más diversas socioeconómicamente y están abiertos a arquitecturas más contemporáneas.



Fig. 6. Seaside, Florida. El proyecto originario del New Urbanism. . Duany Plater-Zyberk & Company. Pinterest



Fig. 7. La estética tan rígida y anacrónica que impone el plan de Seaside a su arquitectura es la culpable de la mayoría de críticas que recibió el New Urbanism en sus orígenes. Seasidefl.com, web oficial y divulgativa de la comunidad.

3.3 – Landscape Urbanism.

El Landscape Urbanism es la aproximación al diseño urbano y territorial a través de su paisaje, sus espacios abiertos, y sus estructuras verdes. Se trata de una disciplina de gran complejidad que ha encontrado su punto álgido en la contemporaneidad y que se encuentra en constante evolución. Actualmente el proyecto de paisaje es un ejercicio multidisciplinar debido a la variedad y complejidad de sus condicionantes, que abarcan campos como la ecología, la biología, el diseño urbano y la arquitectura, con el fin de sedimentar un proyecto que se desarrolle como un proceso en el tiempo, en sincronía con los procesos naturales que intenta usar como herramientas.

El Landscape Urbanism tiene una vinculación más intelectual y académica, con un fuerte asentamiento entre las instituciones de la Ivy League. Los diseños más importantes del LU han tenido mucho más eco mediático que los del NU, sobre todo porque son más fotogénicos, más fáciles de mediatizar, y son un gancho efectivo para el público medio. Aunque ningún paisajista ha llegado a tener el reconocimiento mediático propio de los "arquitectos estrella", sí que es cierto que hay unos pocos nombres que han cobrado relevancia y disfrutan de un estatus de "paisajista estrella", que es lo propio de la cultura mediática norteamericana, buscar nombres y rostros que homenajear en sus portadas como modo de dar un reconocimiento a una disciplina, movimiento o fenómeno político o cultural. Esta tendencia a la personificación de una obra, la que hace que en un libro el nombre del autor ocupe casi toda la portada y su fotografía aparezca en la solapa, es la que ha acercado el LU al ciudadano medio con rostros como el de James Corner. El caso de Corner es lo que se está convirtiendo en lo habitual dentro de su disciplina, el liderar un gran equipo de profesionales multidisciplinarios. Esta tendencia está dando más presencia al diseño de paisaje de la que tenía en

el pasado, ya que extiende la disciplina y la dota de mayor capacidad de planeamiento.

Según sus principales ideólogos, el Landscape Urbanism nace directamente del interés en la ecología del paisaje y la infraestructura, con raíces en Ian McHarg. Ha desarrollado sus teorías y prácticas ecológicas con un mayor énfasis en la continua evolución, los ecosistemas inestables y sus rápidos cambios y oscilaciones dinámicas. El mejor ejemplo de este flujo natural es el actual cambio climático, que está provocando alteraciones meteorológicas como no se habían visto en los últimos diez mil años, un periodo de condiciones climáticas marcadamente estables que fueron óptimas para el acelerado crecimiento del Homo Sapiens y el florecer de sus civilizaciones.

3.3.1 – La Ciudad y el Jardín.

El Landscape Urbanism nace de la concepción contemporánea de la relación que debe existir entre el mundo natural, representado por el paisaje, y el mundo artificial, representado por la ciudad. Y evoluciona con la manera que se tiene de entender el paisaje. Se complejiza conforme se van añadiendo nuevas capas y explorando nuevos criterios. Se puede considerar a Ian McHarg uno de los padres de la lectura y análisis moderno del paisaje y el territorio al proponer nuevas perspectivas, capas y criterios de interés sobre éste, con el objetivo último del diseño y el entendimiento de lo artificial y lo natural²⁷. A día de hoy, a esa visión se le han añadido nuevas capas, como las que propone James Corner²⁸: los procesos en el tiempo, la superposición de superficies, el método operacional y lo creativo.

La relación entre el paisaje y la ciudad, como concepción artificial, ha tenido un largo recorrido histórico. Los jardines renacentistas y barrocos ya tenían una clara relación con el planeamiento de las ciudades. El plan de los

²⁷ Ian McHarg, *Design with Nature*. 1969

²⁸ James Corner. 2006. *Terra Fluxus*. Landscape Urbanism Reader.

jardines de la Villa d'Este²⁹ tiene una clara vocación de imaginar la ciudad renacentista ideal. También los jardines Boboli³⁰, pero estos últimos un poco más barrocos, con bloques mayores y formas más flamboyantes. Si los jardines italianos renacentistas amurallados pueden verse como modelos urbanos a escala y como mediadores entre la ciudad y el campo, separando lo sagrado de la primera y lo profano de este último³¹, los parques barrocos franceses pueden entenderse como modelos directos de la ciudad. De hecho, el Bois de Boulogne³² era más grande que la ciudad de París, y el doble que la de Londres. Estos parques podían ser diseñados con más libertad y menos restricciones que una ciudad. Estaban compuestos por largas calles rectas dibujadas ortogonal y diagonalmente a través de bosques, arboledas y parterres. Las curvas aparecían con menos frecuencia, como mucho en intersecciones. A diferencia de la Roma de Sixto V, las calles no desembocaban en hitos, sino en espacios. No se pueden negar claras reminiscencias en el trazado de Versalles con el del París de mediados del S.XIX o el de Washington de L'Enfant.

A mediados del S.XIX, el jardín entra por primera vez en la ciudad como una formalidad de carácter público de la ciudad burguesa en expansión. En París, Adolphe Alphand propone la integración del paisaje en la ciudad como un compañero igualitario de la forma urbana y arquitectónica con el objetivo de crear una ciudad compacta, pero embellecida. Mientras que en Nueva York, Olmsted busca huir de la ciudad. El naturalismo romántico de Central Park era el antídoto para la intensidad psicológica de la vida, el trabajo y el día a día en la ciudad comercial³³.

Estas dos actitudes opuestas hacia el paisaje y la ciudad producirán distintas líneas de trabajo que no llegarán a converger de nuevo

hasta la ciudad moderna del S.XX. La tradición de Haussmann y Alphand desemboca en la primacía de la circulación y la calle racional en los trabajos de urbanistas del S.XIX como Joseph Stübben o Eugène Hénard. Mientras que la obra de Olmsted llevará al protagonismo de la naturaleza en el movimiento de la ciudad jardín y nos enseñará a reconocer las claves del paisaje de cada lugar para que la ciudad responda a sus características. Cada paisaje será distinto, y la ciudad deberá adaptarse a los condicionantes del medio natural en el que se sitúa.

3.3.2 – El Paisaje Contemporáneo.

El proyecto de paisaje despertó realmente en la segunda mitad del S.XX, con Ian McHarg y la ecología del paisaje. Desgraciadamente, y pese a la importancia de la nueva perspectiva que aportaba McHarg, lo cierto es que el paisaje, así como la arquitectura de aquellos años, se había alejado de la ciudad, perdiendo su vocación urbana. El esquema del movimiento moderno de torres en el parque no creaba ciudad, y el idealizado paisaje continuo no era un sustituto del espacio público definido y legible. La infraestructura de grandes vías rodadas contribuyó a disgregar este legado en favor de un suburbio especulativo mal entendido.

El término Landscape Urbanism³⁴ se comienza a utilizar tras el enriquecimiento que surge en la contemporaneidad al reformular el proyecto de paisaje a través de nuevas perspectivas científicas y ecológicas, y enfocarlo como telón de fondo a la hora de pensar sobre el futuro y la forma de las ciudades.

²⁹ Villa d'Este, Tivoli. 1560.

³⁰ Jardines Boboli. Florencia. 1549.

³¹ Steven Peterson, paisajista en *Steven Peterson Landscaping*.

³² Bois de Boulogne. París. 1852.

³³ Michael Dennis y Alistair McIntosh. *Landscape and the City*. Contenido en *Landscape*

Urbanism and its Discontents. Dissimulating the Sustainable City. Andrés Duany y Emily Talen. 2013. New Society Publishers.

³⁴ Waldheim, C. 2006. *The Landscape Urbanism Reader*. New York. Princeton Architectural Press.

El paisaje contemporáneo nace como parte de un plan estratégico de regeneración urbana, medioambiental, económica y social y es capaz de dialogar con la ciudad como un entorno compacto, de sedimentación histórica donde la proximidad de la gente puede llevar a una vida humana urbana más compleja y rica.

3.3.3 – Fresh Kills Parks. El Proyecto de Paisaje como Proceso en el Tiempo.

Freshkills Parks³⁵ (fig. 8) es el perfecto ejemplo de un proyecto que nace del estudio profundo y metódico de los condicionantes de un lugar. Supone la recuperación para la ciudad de Nueva York de un espacio extremadamente degradado, como lo es el antiguo vertedero de la ciudad, un espacio que se ha generado a partir de uno de los mayores impactos medioambientales que están ligados a un núcleo urbano: sus residuos.

El proyecto se desarrolla por fases a lo largo de 40 años. Esta dilatación temporal se debe, no sólo a la gran extensión del lugar, sino a que James Corner usa los procesos naturales como herramientas de proyecto. Se plantea una sucesión de especies e infraestructuras que van adaptándose a las condiciones cambiantes del lugar, limpiando el terreno de residuos y devolviendo la calidad y la vida a un entorno natural.

En cuanto al plan, el proyecto comienza dibujándose con una inusitada naturalidad subrayando la topografía del terreno y usándola, junto con todos los accidentes generados por el agua, como directrices para la propuesta, apoyándose sobre los barrios urbanizados con los que linda directamente y las infraestructuras urbanas. Divide el inmenso lugar en cuatro zonas de actuación, una por cada uno de los cuatro montículos principales del vertedero, definidos por su propia topografía, y asigna a cada uno un programa específico.

Esta metodología de fragmentación, zonificación y diversificación temática será un *leitmotiv* aún más protagonista en el proyecto de Shelby Farms³⁶ en el que se embarca dos años después, donde trabajará con hasta 12 áreas intencionadamente diferenciadas, aunque con una distribución en serie, a diferencia de la estrategia centripeta de Fresh Kills Parks.

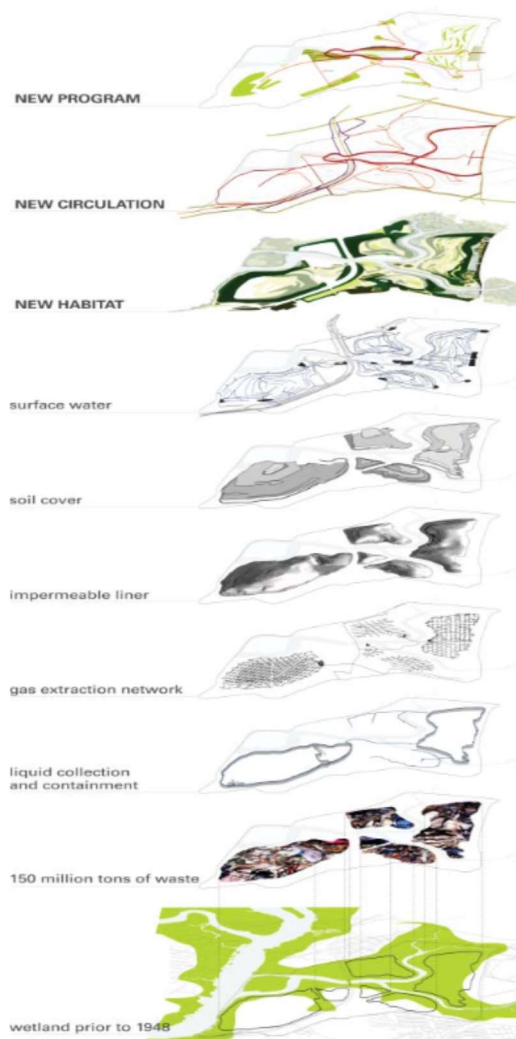


Fig. 8. Fresh Kills Parks. El entendimiento del proyecto de paisaje como una superposición de superficies es método de trabajo que promueve activamente James Corner, a la cabeza de Field Operations.

³⁵ Fresh Kills Parks. James Corner, Field Operations. 2006. Staten Island, Nueva York.

³⁶ Shelby Farms. James Corner, Field Operations. 2008. Condado de Shelby, Tennessee.

3.4 – Un Objetivo En Común

Las paradojas y beneficios de las ciudades son un buen punto de partida para comparar las dos teorías y prácticas más relevantes del urbanismo contemporáneo. Ambas corrientes comparten valores comunes, creencias y metas. Ambos están comprometidos con la sostenibilidad y el urbanismo, considerándolos una prioridad para la humanidad. Ambos cuentan con profesionales y académicos. Originarios de los Estados Unidos, han conseguido atraer la mirada global. Ambos tienen repercusión en los medios, desde periódicos hasta blogs y webs especializados, pasando por publicaciones profesionales y universitarias. Ambos han sido esgrimidos en un momento u otro como promesa o arma política, como es el caso de la alcaldía de Nueva York y su vinculación con algunos de los proyectos de James Corner para esa ciudad (Freshkills Parks es un buen ejemplo).

Tanto el LU como el NU se declaran empíricos y pragmáticos al asentarse sobre una bien nutrida e informada base científica y alimentarse de sus propios proyectos e intentos de llevar a la práctica sus ideas. Parten del diseño hacia la forma, teniendo el diseño un rol esencial pero poco apreciado de cara a enfrentarse a problemas de la sociedad, tanto medioambientales como sociales y económicos.

Ambos se centran en el espacio público, aunque el LU lo hace casi exclusivamente. De hecho, el LU no parece estar en contra del concepto de vecindad transitable que expone el NU como principio básico, aunque su barrio ideal tiene una solía ser, tradicionalmente, más abierto, tipo campus, y los recorridos transitables son a través de un parque en lugar de estar definidos por la calle. Actualmente, los arquitectos paisajistas no se ciñen sólo a esa visión un poco anclada en el movimiento moderno, sino que buscan un diálogo entre sus principios y un urbanismo que sea capaz de generar estructura y ciudad, sin renegar de la calle y el corredor. Los dos son

proclives a una aproximación regional del planeamiento urbano. El NU también cree en la arquitectura regionalista, incluyendo sistemas solares pasivos, planteamientos climáticos y sistemas de construcción natural.

Más allá de las diferencias estéticas entre el NU y el LU, la verdadera disyuntiva se encuentra en la manera en que cada movimiento define y encarna el significado del urbanismo. La primera diferencia es estructural, mensurable y sujeta a un discurso racional. En el New Urbanism, como su propio nombre indica, prima el urbanismo en su sentido más convencional. La arquitectura como hecho individual queda relegada a un segundo plano. El NU cree que su principal obligación es generar un hábitat humano habitable y longevo que sea lo suficientemente compacto como para aprovecharse de los beneficios de la urbe pero dejando intacto suficiente hábitat natural propio de la región como para seguir albergando sus especies locales. No cree en maximizar la cantidad de naturaleza como tal en la ciudad, sino en optimizar y equilibrar el territorio. En la ciudad habría menos oportunidad para el espacio abierto, la vida salvaje, arroyos, bosques o praderas que en el LU. Aunque el NU también busca ciudades más verdes, prefiere civilizar sus infraestructuras antes que naturalizarlas. La calle se percibe como la infraestructura más importante y el sistema público vascular de la ciudad. El NU no reniega del uso de la vegetación, el agua, elementos de producción de alimentos y vida animal en la ciudad, pero se conciben más como elementos que aportan beneficios psicológicos, estéticos y de salud a la raza humana, no a otras especies, aunque también puedan salir beneficiadas. Esta intencionada desvinculación con la naturaleza genera un plano fondo-figura de zonificación por especies. Por un lado las zonas propias de la especie humana, y por otro las de la vida salvaje. Esta tendencia a la congregación de vida humana es medioambientalmente muy beneficiosa en términos de recursos consumidos y residuos generados por habitante (que no por superficie, si lo comparamos con

suburbios del *sprawl*), lo que describe Doug Kelbaugh como la paradoja de las ciudades³⁷.

James Corner describe en “Terra Fluxus” el modo más tradicional de ver el paisaje y las ciudades como mirar a través de una “lente del siglo XIX de diferencia y oposición”, en el sentido de que se encuentra la solución a la constricción y desventajas propias de la ciudad en un uso del paisaje en forma de parques, caminos verdes, arbolado en la calle y jardines. Toma como ejemplo el Central Park de Nueva York exponiendo que este modelo es un catalizador de desarrollo inmobiliario en sus alrededores. Además de a Olmsted, nombra a Le Corbusier y su Plan Voisin diciendo que para ellos el verde viene en forma de parques y zonas abiertas, y que ambos creen que este tipo de ambientes traerían civismo, salud, igualdad social y diversidad económica a la ciudad.

El New Urbanism no es tan simplista, en el sentido de que es capaz de ver con más profundidad características y méritos ecológicos y humanos en Central Park que se entienden mejor siglo y medio después de la concepción del S. XIX. Es más, insiste en que Central Park diverge radicalmente del Plan Voisin y el urbanismo del CIAM porque es mucho más “urbanísticamente espacial” (*urbanistically spatial*), al estar recogido por frentes rectos de calles con edificios imponentes que se asoman sobre las copas de los árboles, generando esa espacialidad. Además de los lugares pintorescos en su paisaje manufacturado, que son mucho más humanos, en términos de escala, que las propuestas expansivas con final abierto de Le Corbusier. Este lenguaje de lugares recogidos de escala humana es el que explora, precisamente, Corner cuando propone el concepto de “*nests*”, nidos.

Tanto el Landscape Urbanism como el New Urbanism aprecian cómo Central Park tiene funciones ecológicas, reteniendo y controlando el agua de lluvia y de tormenta, prove-

yendo de comida y hábitat natural a animales, transformando la luz solar en vegetación, absorbiendo dióxido de carbono, produciendo oxígeno y compost, enfriando el ambiente mediante la evotranspiración y un largo etcétera. Desde el punto de vista del NU, el diseño antropocéntrico de Central Park sirve para un propósito ecológico aún mayor, que consiste en ayudar a una alta concentración de habitantes a vivir de un modo más simbiótico con la atestada isla de Manhattan.

Ambos movimientos coinciden en la necesidad de los sistemas naturales en las ciudades para alimentar, hidratar, oxigenar e higienizar la vida, aunque no están de acuerdo en el grado en el cual la ciudad debe desarrollar y acomodar a la especie humana más que a otras especies. Esta diferencia tiene muchas implicaciones, como la manera que han tenido ambos movimientos de entender la calle, la ciudad, su estructura, sus proporciones, el espacio público o el modo de habitar y de desplazarse.

³⁷ Doug Kelbaugh. *The Benefits of Urbanization*, contenido en *Landscape Urbanism and*

its Discontents. Dissimulating the Sustainable City. Andrés Duany y Emily Talen. 2013. New Society Publishers.

4 —

UN RETO DE FUTURO

En la actualidad sería una irresponsabilidad no admitir que, en la búsqueda de un modelo de desarrollo sostenible, como especie, jugamos todos en el mismo bando. En unos años, 3 de cada 4 personas vivirán en una ciudad, y serán las ciudades una de las herramientas clave que definirán nuestro bienestar, el de nuestro entorno, y la dirección en la que nos enfrentaremos a épocas venideras. Las ciudades nos definirán como especie. Ya hemos podido ver en primera persona los resultados del crecimiento incontrolado e irresponsable, principalmente por inocencia y desconocimiento, pero también por despreocupación y ambiciones especulativas pasajeras. Y esto nos ha hecho pensar, y buscar nuevos modelos que nos permitan crecer y habitar de manera sostenible y satisfactoria. Y el camino que llevamos, plagado de avances, es altamente esperanzador. Los modelos contemporáneos de desarrollo urbano sostenible que lideran esta lucha en Norteamérica son el mejor ejemplo de ello. Tanto el Landscape Urbanism como el New Urbanism, al estar basados en principios de prueba y error y métodos científicos, ser movimientos flexibles, abiertos a la evolución y en constante búsqueda de datos y conocimiento, tienen la capacidad de acabar convergiendo en muchos de sus postulados.

Los recientes datos reveladores de la situación real de las ciudades y los núcleos urbanos en cuanto a sostenibilidad nos han llevado a ser conscientes de, entre otras cosas, las paradojas medioambientales y los beneficios de las ciudades frente a desarrollos de baja densidad aparentemente mucho más

verdes, poniéndolas como punto de mira del Landscape Urbanism y el New Urbanism, aunque este último ya tenía la vista puesta en desarrollos compactos. Y aunque estos datos son muy oportunos y bienvenidos no son garantía suficiente. Tanto el New Urbanism como el Landscape Urbanism tienen que seguir aprendiendo el uno del otro para poder determinar cuáles son los siguientes pasos a dar. Lo cierto es que, a día de hoy, ya ha habido grandes progresos. Ambos movimientos han sido capaces de dejar atrás sus modelos originales, que pecaban de ser demasiado simplistas, reduccionistas y mecanizados. Algunos ejemplos claros son el hecho de que el Landscape Urbanism ya no está estancado en el modelo moderno de torres en el bosque, que no era capaz de generar ciudad, y el New Urbanism ya no nutre su arquitectura con historicismos, *revivals* y lenguajes demasiado tradicionales y está abierto a las formas y herramientas de concepción del espacio que la contemporaneidad ofrece.

Ambos han rechazado el suburbio convencional y el *sprawl*, aunque el Landscape Urbanism sigue siendo algo más permisivo con el uso del automóvil. Y ambos miran en la misma dirección. Pero todavía quedan caminos por recorrer, algunos son más evidentes que otros. Por ejemplo, el New Urbanism todavía tiene mucho que aprender del Landscape Urbanism en materia de ecología e infraestructura del paisaje, lo que le ayudaría enormemente en el diseño de esas zonas rurales de baja densidad que rodean a su modelo de Transecto³⁸. Y el Landscape Urbanism puede aprender mucho del New Urbanism sobre el urbanismo como tal, ya que éste último ha puesto un esfuerzo considerable en el estudio empírico de lo que funciona y no funciona en las ciudades. Podría aportar un mayor entendimiento de los procesos y dinámicas urbanas en términos sociales, económicos y políticos, lo cual tiene un cierto paralelismo con la ecología en cuanto a lo indeterminado y abierto de estos

³⁸ *Transect*. Estructura urbana basada en un gradiente de densidad en el que el núcleo urbano denso pierde masa hacia los bordes de la ciudad, llegando a la escala de lo rural.

conceptos. El New Urbanism, a su vez, tiene mucho que aprender sobre hidrología, emplazamientos industriales tóxicos, infraestructura de bajo nivel o diseño paramétrico y digital. Y mucho que enseñar sobre calles urbanas, aceras, normativas, lo público y lo privado del espacio urbano.

“En resumen, no hay suficiente urbanismo en el LU, y no hay suficiente ecología en el NU. Siendo más específico, no hay suficiente hábitat humano y cultura humana en el LU, y no hay suficiente hábitat para otras especies y osadía en el diseño en el NU.”³⁹

Vivimos tiempos de sobreinformación, la cantidad de datos que están al alcance de nuestra mano, que podemos medir y consultar con gran precisión es enorme. Ya no hay lugar para creaciones y desarrollos basados únicamente en la intuición o en un número de condicionantes muy reducido. Ahora los resultados son mensurables, se puede demostrar cuando algo funciona y cuando no funciona, dejando obsoletos muchos grandes debates sobre la base de lo que debe ser ciudad, la sostenibilidad, su planeamiento urbano y la calidad de vida de sus habitantes.

A estas alturas no es descabellado proponer que dos modelos como el New Urbanism y el Landscape Urbanism, que se nutren del continuo estudio y evolución y que, además, comparten una meta común están llamados a acabar entendiéndose y convergiendo en un nuevo modelo de desarrollo sostenible.

³⁹ Scott, A.O. 2011. *Film is Dead? What Else is New?* New York Times, 20 de noviembre: 1, 18-19.

BIBLIOGRAFÍA.

Corner, J. 2006. *Terra Fluxus*. Landscape Urbanism Reader.

Calthorpe, Peter. 2000. *New Urbanism and the Apologists for Sprawl*. University of California.

Dennis, M., McIntosh, A. 2013. *Landscape and the City*. New Society Publishers.

Duany, A., Talen, E. 2013. *Dissimulating the Sustainable City*. New Society Publishers.

Glaeser, E. 2011. *Triumph of the city*. New York, Penguin Press.

Howard, Luke. 1818-20. *The climate of London, deduced from Meteorological observations, made at different places in the neighbourhood of the metropolis*. Londres.

Kahn, M. 2006. *Green cities: Urban Growth and the Environment*. Washington, DC. Brookings Institution Press.

Kelbaugh, D. 2013. . *The Benefits of Urbanization*. New Society Publishers.

Krieger, Alex y Saunders, W., Eds. 2010. *Urban Design*. University of Minnesota Press.

Leccese, M., McCormick K, Congress for the New Urbanism. Eds. 1999. *The Charter of the New Urbanism*. McGraw-Hill

McHarg, I. 1969. *Design with Nature*.

Mumford, Eric. 1937-69. 2009. *Defining Urban Design CIAM Architects and the Formation of a Discipline*. Yale.

Naciones Unidas. 1992. *Adoption of Agreements on Environment and Development: Agenda 21*. Capítulo 12, 12.2. Rio de Janeiro.

Naciones Unidas. 2014. *World Urbanization Prospects*.

Schipper, J. 2008. *Disappearing desert: The Growth of Phoenix and the Future of Sprawl*. Norman, Oklahoma. University of Oklahoma Press.

Scott, A.O. 2011. *Film is Dead? What Else is New?* New York Times, 20 de noviembre: 1, 18-19.

Truslow Adams, James. 1933. *The Epic of America*.

U.N. Habitat. Naciones Unidas. 2015. *Planned City Extensions: Analysis of Historical Examples*.

Waldheim, C. 2006. *The Landscape Urbanism Reader*. New York. Princeton Architectural Press.

West, Geoffrey. 2011. *The Surprising Math of Cities and Corporations*. TEDGlobal.

Wright, R. 2004. *A Short History of Progress*. New York. Da Capo Press.